LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DEPARTEMts — 15 fr.
ETPANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

6 Septembre 1902.. — N° 208.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LE RAID BRUXELLES-OSTENDE. — L'ARRIVÉE A OSTENDE DU RECORDMAN DU POIDS

Parmi les concurrents les plus remarqués de la grande épreuve internationale, dont on trouvera plus loin un compte-rendu détaillé, figure le lieutenant Valder, du 22e dragons, en garnison à Reims. Pesant déjà 100 kilos, le lieutenant Valder a tenu à faire le parcours avec sa selle d'ordonnance. Il a couvert les 135 kilomètres en 9 h. 48, sur son cheval Extra-Dry, *hongre irlandais de 9 ans. La courageuse bête est morte le lendemain.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA CHASSE

Dans nombre de départements la chasse ouvre le dimanche 7 septembre, c'est la « grande ouverture », car, dans la zone se trouve compris le département de la Seine. Nous aurions voulu donner dans ce numéro — comme nous l'avons fait l'an dernier — quelques articles sur la chasse pratique et le sport cynégétique; malheureusement, les exigences de l'actualité « pressante », le raid Bruxelles Ostende qui a passionné les sportsmen, aussi bien en France qu'à l'étranger, et le kilomètre à Deauville nous forcent à remettre ces articles à la semaine prochaine.

Que nos amis chasseurs nous excusent de ce retard; nous espérons les satisfaire pleinement par les intéressants et curieux articles que nous publierons dans notre prochain numéro.

Voir en outre dans notre prochain numéro :

La réouverture de Longchamp,
par Franc-Picard.

Michael-Huret-Jacquelin,
par André Foucault.

Les championnats d'Europe d'aviron,
par Edmond Magnez.

etc, etc...

L'automobile jouera encore cette année un rôle important aux grandes manœuvres.

Nous apprenons le départ par la route pour Castelnaudary où ils vont prendre part aux manœuvres du 16e corps, du capitaine Genty (alias de la Touloubre) et des chauffeurs bien connus Marot et Ravenez. Le capitaine Genty et ses dévoués collaborateurs sont spécialement affectés au service du prince des Asturies, frère du roi d'Espagne. Ils piloteront trois Deauville *de 16, 20 et 40 chevaux. D'autre part, le commandant Ferrus dirigera les poids lourds qui comprendront un train* Scotte, *deux* Peugeot *et une* Gillet Forest.

Notre envoyé spécial tiendra nos lecteurs au courant des faits intéressants de ces manœuvres.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V. G. A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

Les Éditeurs.

Au départ sur la place Sainctelette,
(*A cheval*) cap. Senn (suisse); major Dutilleul (belge); lieut. de Kerkove (Belge).
(*A pied*) l'officier russe, Stenback, général Faverot de Kerbrech.

Le Raid Bruxelles-Ostende

Au départ sur la place Sainctelette. Le lieutenant Ving, du 11e hussards, vérifiant son poids avant de se remettre en selle.

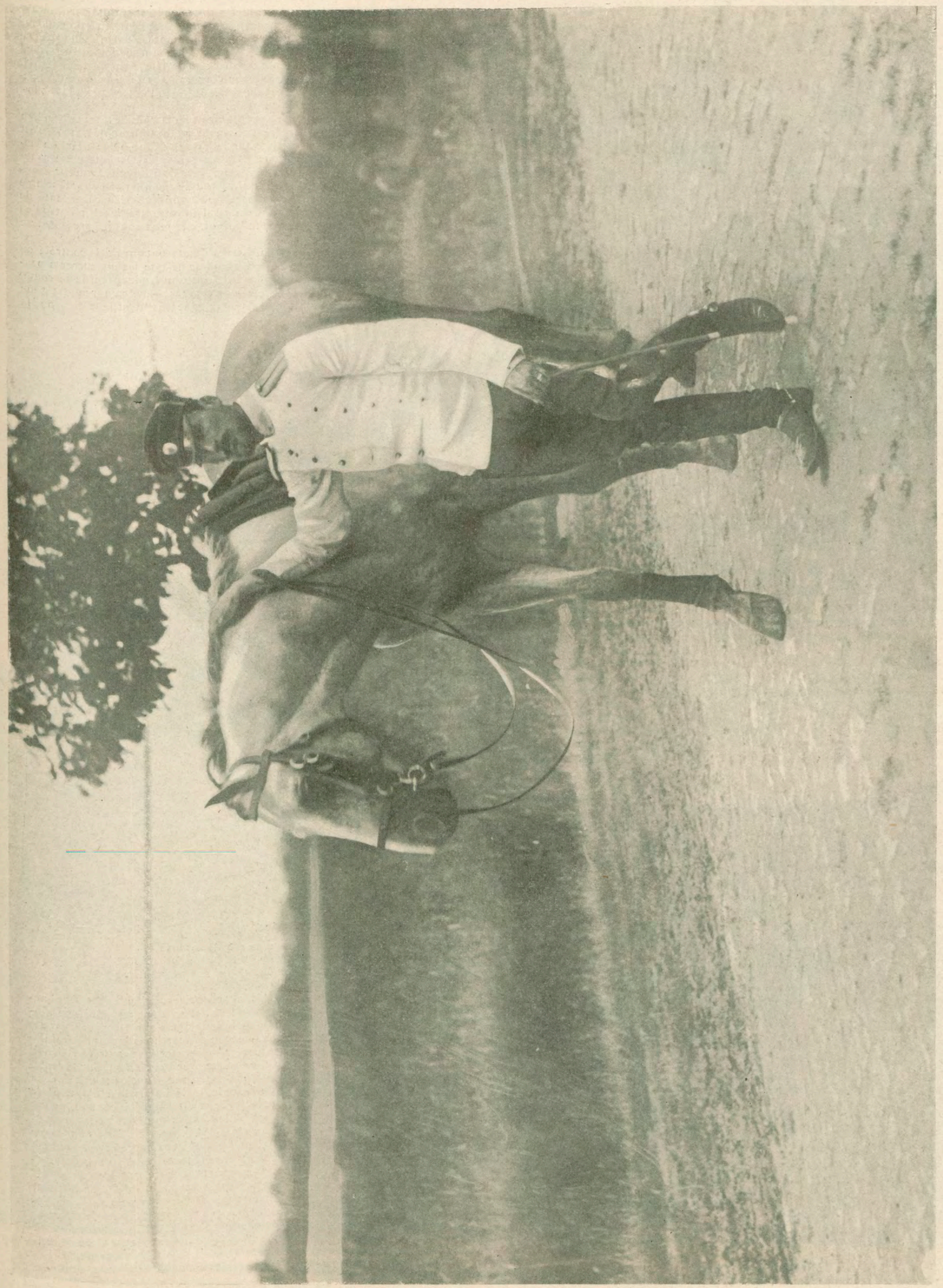
Ce ne fut point un raid, mais une véritable course de 135 kilomètres, qui se disputa dans la journée du jeudi 27 août sur la route de Bruxelles à Ostende. Folle chevauchée, dont nos officiers français sont sortis vainqueurs, mais qui, si on en étudie les diverses phases, ne signifie pas grand'chose. Avec notre photographe Doyé, dans une automobile de 20 chevaux mise gracieusement à la disposition de la Vie au Grand Air *par Deschamps le constructeur bruxellois, nous avons suivi la course de bout en bout. Je puis dire que nous avons été les seuls à accompagner ainsi les concurrents, et sans parti pris aucun je vais raconter à nos lecteurs notre voyage, en reporter impartial.*

◆ ◆ ◆

Le départ de Bruxelles. — La place Sainctelette à Molembeck, un faubourg de Bruxelles, est noire de monde, malgré l'heure matinale — six heures — à laquelle nous arrivons; il pleut, le ciel chargé de gros nuages noirs nous présage une journée épouvantable. Les concurrents, qui ont reçu la veille leur feuille de route, sont là, attendant impatiemment le moment de se mettre en selle. Toutes les autorités bruxelloises — et Dieu sait s'il y a des autorités dans Bruxelles — s'agitent, crient, se démènent comme si le feu était aux Entrepôts : la police gesticule, malmène la foule, bouscule les pauvres journalistes venus de Paris et d'Angleterre : nous avons beau montrer des coupe-files spéciaux, aimablement délivrés par le colonel de Crombrugghe, rien n'y fait, et nous devons user de stratagèmes invraisemblables pour pouvoir prendre quelques instantanés. Ne me parlez pas de l'urbanité de la police bruxelloise : agents et commissaires de police sont les êtres les plus mal élevés, les plus brutes, les plus obtus qu'il soit possible de rêver. Que de fois, moi et les rares confrères venus spécialement, nous avons regretté les agents de M. Lépine et l'urbanité de nos officiers de paix! Heureusement, les membres de la commission militaire française viennent à notre aide.

Le premier groupe est en selle : 1 Suédois, 3 Belges et 2 Français; au galop de chasse, les cinq officiers se lancent sur la route à travers la foule mal contenue par la police et les gendarmes belges et ainsi de suite, par groupe de cinq, les 59 concurrents quittent la place Sainctelette. Il est huit heures: nous rejoignons notre automobile, un vrai monstre qui a fait Paris-Vienne; mais la foule, descendant les bou-

Le lieutenant de Chomereau de Saint-André, du 26e dragons, rafraichissant son cheval au contrôle de Thielt.



SUR LA ROUTE DE PUTTERSTRAET A HUNDELGEM.

Le Comte Alexandre Stenback-Fermor, sous-lieutenant aux hussards de la Garde russe, conduisant en main son cheval de pur sang gris, Boy.

Le lieutenant Ving, du 10e hussards (français), faisant soigner son cheval Neuf-de-Pique (normand) au contrôle de Synghem.

(Le lieutenant Ving arrivé 19e en 10 h. 15 m).

evards extérieurs est si dense, qu'il nous est impossible de songer à partir et patiemment nous attendons, toujours sous la pluie. Enfin, voici une éclaircie, non point du temps — car il pleut toujours à torrent, et les routes semblent des torrents de boue noire et grasse — mais de foule, et nous filons à toute allure par des voies détournées pour rejoindre les concurrents au premier contrôle et tâcher d'atteindre les premiers, partis à sept heures.

Sur la route. — Nous atteignons le premier contrôle à Eremboldegem, après des difficultés inouïes ; la route est noire de monde : des gens à pied, d'autres en bicyclettes, d'autres en voitures, et comme en Belgique, les conducteurs de voitures à chevaux ou à chiens semblent ignorer leur droite et leur gauche, vous pouvez juger combien il est facile de diriger à travers cette masse vivante une 20 chevaux de course. Heureusement, M. Deschamps nous a donné comme mécanicien son plus habile, un jeune homme de dix-neuf ans, Joseph Tenaerts, qui conduit comme un Fournier ou un Renault. Déjà à Erembodegem des concurrents abandonnent ; on nous annonce que le premier qui a signé est un officier français. A peine avons-nous quitté le village, que voici venir au galop allongé le lieutenant Bausil du 28e dragons ; peu après, tenant son cheval par la bride et courant à côté de lui, le lieutenant suédois Silfverswand et le lieutenant russe comte Stenback, mais déjà le cheval de ce dernier semble fatigué, c'est un joli pur sang gris acheté yearling en Angleterre. Le comte Stenback a du reste dû abandonner quelques kilomètres après le premier contrôle.

Et il pleut toujours ; le bas côté droit de la route est transformé en marécage, le milieu, pavé, est glissant ; quant au bas côté gauche, c'est une admirable route cycliste que le Touring-Club belge a fait aménager et qui est interdite aux cavaliers ; jusqu'à Ostende cette route cyclable est restée en excellent état. Vers Bambrugghe, nous croisons un officier des guides belges qui rebrousse chemin ; son cheval semble avoir été vidé ; les côtes apparaissent sous la peau ruisselante de sueur, les hanches sont saillantes, l'anus rentre à tel point qu'on pourrait y introduire les deux poings, les yeux sont hagards. Pauvre bête !

Nous atteignons Synghem. Les habitants ont envahi le contrôle, on ne peut approcher, et c'est à grand'peine que les concurrents peuvent joindre la table où ils doivent faire timbrer leur feuille de route. Et puis, ces Flamands — de vrais sauvages — ne comprennent rien ; ils résistent aux coups de crosse que généreusement leur distribue la

Le lieutenant Terrières du 33e d'artillerie (françai) montant Yukantor, p. s. se rafraîchissant au contrôle de Synghem.

(Le lieutenant Terrière arrivé 22e en 10 h. 22.)

Le contrôle de Thielt.

Les maréchaux-ferrants belges et leur installation en plein air.

maréchaussée belge. Un des favoris belges, le lieutenant Van Langendonk, abandonne à cet endroit, et on nous apprend que plusieurs officiers sont en panne. Nous filons sur Deynze ; en route nous avons juste le temps — car nous marchons à plus de 50 kilomètres à l'heure — d'apercevoir notre excellent confrère Reichel, envoyé spécial du *Figaro*, en panne avec son tandem. Sur la route, nous rencontrons de nombreux concurrents, quelques-uns déjà en piteux état, et partout de la foule, mais impossible d'obtenir le moindre renseignement, le français est langue inconnue, on ne parle que flamand. Enfin à Thielt, nous tombons heureusement sur un lecteur de la *Vie au Grand Air*, venu de Gand pour assister au passage du raid. C'est lui qui nous apprend que, déjà à 11 h. 1/2, quatorze concurrents ont été contrôlés et que les Français tiennent la tête ; il y a trois quarts d'heure que le premier est passé, c'est le numéro 4, le lieutenant Bausil du 28e dragons. Alors, pour rejoindre les premiers nous dévorons la route — toujours pavée — nous brûlons Pitthem, nous prenons la route de Courtrai à Bruges et nous atteignons le contrôle des 100 kilomètres à Coolscamp en même temps que le lieutenant Meynard du 7e dragons ; son cheval est encore frais. Il reçoit les soins de M. Leclerc, bien connu des habitués des concours hippiques, et repart à petite allure.

Jamais, je n'ai vu quelque chose de pareil à ce contrôle de

SUR LA ROUTE, AU SORTIR DE THIELT. (Pluie.)

Le Lieutenant Chemereau de Saint-André, du 26e dragons, sur sa jument Nerrure (1/2 sang), trottant en compagnie du sous-lieutenant belge de Selliers de Moranville, du 2e régiment de guides, montant Siska, jument irlandaise.

Le baron Van Loo président de la Commission des fêtes. Le commandant Varin.

L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR, LE LIEUTENANT MADAMET, SUR L'HIPPODROME DE WELLINGTON.

Le Lieutenant Madamet, du 13e dragons, sur Courageux, p. s., par Border Minstrel et Hypothèse, a couvert les 135 kilomètres en 6 h. 54. Vainqueur du Raid Bruxelles Ostende. Prix de S. M. le Roi des Belges et 4000 fr., plus un prix spécial de 4000 fr. comme ayant amené son cheval dans le meilleur état.

Coolscamp installé dans la partie la plus étroite de la grande rue du village; la foule — on peut du reste s'en rendre compte par nos photographies — bouscule les gendarmes pour s'approcher des chevaux, on veut voir à tout prix et on étouffe concurrents et contrôleurs. A ce contrôle, beaucoup de ceux qui l'ont atteint ont été arrêtés par la commission vétérinaire, leurs chevaux étant épuisés. Malgré les injections de caféine et d'éther, les pauvres bêtes refusaient d'avancer. L'officier anglais Gibbon fait boire une bouteille de champagne à son cheval, on injecte en outre, au brave animal, une forte dose d'éther, de quoi réveiller un mort, et prestement le voilà reparti. Là nous apprenons la mort du cheval du lieutenant Beausil, arrivé premier avec une avance considérable — il avait couvert les 100 kilomètres en 4 heures 28 minutes. Du reste, à l'arrivée à Coolscamp, on avait dû saigner le cheval du lieutenant Beausil. Ce ne fut pas la première victime, car quatre chevaux déjà étaient morts en route. De Coolscamp à Thourout, c'est bien pis, nous rencontrons des Belges tirant leurs chevaux par la bride, les frappant à coups de cravache, mais les pauvres bêtes ne peuvent plus avancer. A Thourout où nous arrivons quelques instants après le passage des premiers, nous rencontrons le lieutenant Valder, du 22e dragons, marchant à côté de son cheval, l'homme est bien, mais le cheval se traîne un peu.

A mesure que nous approchons d'Ostende, la foule devient plus dense et la route est sillonnée de voitures automobiles et hippomobiles, de cyclistes et de tandemistes; enfin, nous arrivons dix minutes peut-être avant l'arrivée du vainqueur, le lieutenant Madamet, du 13e dragons, qui a mis juste 6 heures 54 minutes pour couvrir les 135 kilomètres. Il devait conserver sa place de premier.

Le lieutenant Meynard, du 7e dragons faisant prendre de la kola à sa jument Edith (1/2 sang). A fait le parcours en 9 h. 2 m.

dragons, puis un Belge, le lieutenant Joostens, mais dans le classement, le lieutenant suédois arrivé après lui passe devant. Puis d'autres encore, dont les quotidiens vous ont donné les noms et l'ordre d'arrivée. Je me contenterai de signaler la superbe performance du lieutenant Valder, du 22e dragons, qui montant son cheval d'armes Extra-Dry, un Irlandais, a couvert les 135 kilomètres en 9 heures 48 minutes, et le lieutenant Valder qui pèse 100 kilos, monte en selle d'ordonnance, ce qui fait que Extra-Dry a porté au moins 105 kilos. Bien que son cavalier l'ait ménagé tant qu'il a pu, faisant 18 kilomètres à pied, le pauvre Extra-Dry est morte le lendemain du raid. Notons aussi la performance du lieutenant-colonel hollandais Erzey qui, âgé de 40 ans passés, a fait tout le parcours au trot coupé de temps de pas.

A mon avis, le cheval arrivé le plus frais était celui du lieutenant Ving du 11e hussards, Neuf-de-Pique, un normand. Le lieutenant Ving est arrivé à l'hippodrome au petit galop de chasse, fumant sa cigarette et Neuf-de-Pique ne semblait nullement avoir 135 kilomètres dans les jambes. Mais beaucoup de chevaux ont dû être soutenus à leur entrée au champ de courses et plusieurs sont morts quelques instants après leur arrivée.

Les résultats du raid. — Les résultats? une vingtaine de chevaux morts, autant de fourbus, deux officiers sérieusement indisposés — Belges tous deux — et voilà tout. Mais un grand succès pour le Comité des fêtes d'Ostende, une recette monstre pour les hôtels, le Casino, etc.

Au point de vue purement sportif, ce raid ne signifie pas grand'chose; on a dit : « mais en campagne nos officiers seraient parfois astreints à couvrir encore plus de kilomètres. » D'accord, mais ils choisiraient leur route, ne seraient pas astreints à passer sur les pavés des villages, à travers la foule. D'autre part, il y a un mois à peine qu'on a annoncé le raid, et ce n'est pas en un mois qu'on peut préparer un cheval pour une semblable

Au contrôle de Coolscamp. M. Henri Leclerc (le petit chapeau gris des concours hippiques) soignant la jument Edith, au lieutenant Meynard, du 7e dragons.

Le lieutenant anglais Gibbon, du Royal field Artillery au contrôle de Coolscamp, faisant boire une bouteille de champagne à son cheval Colne.

(Le cheval est mort à 100 mètres de l'arrivée, à l'entrée de l'hippodrome de Wellington.)

Le départ du lieutenant Meynard et du lieutenant Lanne du contrôle de Coolscamp.

Sur l'hippodrome de Wellington. — Jamais, même à un Grand Prix de Paris, je n'ai vu autant de monde. Ah! le comité des fêtes a dû faire une bonne recette.

Successivement arrivent le lieutenant Hæntjens, du 3e dragons, Deremetz, du 8e hussards, Romieux, au 22e

(Temps couvert.)

LE LIEUTENANT GIBBON, DU ROYAL FIELD ARTILLERY
DONNANT DES SOINS A SON CHEVAL COLNE, AU CONTROLE DE THIELT.

épreuve. Si le lieutenant Madamet a été le vainqueur, c'est que le cheval qu'il montait, Courageux, un pur sang par Border Minstrel et Hypothèse, était depuis de longs mois soumis à un entraînement méthodique qui lui a permis de faire la route sans accident et d'être en bon état à l'arrivée. Le lieutenant Madamet du reste avait avant le départ — ce qu'ont fait peu de concurrents — établi un horaire, et il me disait avant de se mettre en selle à Bruxelles: « Si quelqu'un fait les 135 kilomètres en moins de 7 heures il sera premier, car moi je mettrai 7 heures ». On voit qu'il ne s'est trompé que de 6 minutes. Courageux est né en 1889 chez le marquis de Triquerville ; sous le nom de Lillebonne, il a couru très honorablement en plat e en obstacles en 1892, mais plutôt en province et sous les couleurs de son éleveur, puis il a disparu de nos hippodromes. Quant au lieutenant belge Joostens, il y avait quinze jours à peine qu'il s'était remis en selle, ayant eu la jambe cassée ; le cheval qu'il montait ne lui appartenait pas; et, c'est navrant à dire, mais Omnipotent, le cheval de pur sang offert par l'armée française au premier officier belge qui arriverait à Ostende, va devenir la propriété d'un entraîneur belge. Le fait est rigoureusement exact, je le tiens de l'entraîneur lui-même que nous avons amené dans notre automobile de Thourout à Ostende.

L'affichage des arrivants au tableau de l'hippodrome de Wellington.

La commission des fêtes peut être heureuse, Ostende, grâce à l'attrait des officiers étrangers, a fait une recette monstre. Ce fut le plus clair de la journée du raid.

Certes, nous devons être fiers de nos officiers français, quatre d'entre eux étant classés en tête; mais le succès est chèrement payé par la mort de beaux et bons chevaux d'armes. Les Belges ont eu également de nombreux morts, mais la plupart des chevaux qu'ils montaient appartenaient à des tiers ou étaient leur propriété personnelle.

Ce fut aussi le triomphe du pur sang. Sur les quatre premiers, il y a trois pur sang et un 3/4 de sang; et on ne peut dire comme le prétendent certains, que les chevaux des officiers français étaient des exceptions; au contraire, des officiers comme Madamet, Hæntjens, Deremetz, classés les premiers; Bausil, recordman des 100 kilomètres, Chomereau de St-André qui a abandonné aux 3/4 du parcours, ont des chevaux d'exception, mais ils ne les ont pas montés dans le raid ; ils ont pris des chevaux de leur régiment, non pas au hasard, certes, mais choisis parmi vingt ou trente qui auraient été capables de faire le raid.

Attendant l'arrivée sur l'hippodrome de Wellington.

Le colonel Vanden Bruck et le commandant Varin, écuyer en chef de l'Ecole de guerre (président de la commission française).

Une épreuve de 400 kilomètres pendant 4 jours à raison de 100 kilomètres par jour et sur une route autre que celle de Bruxelles- Ostende, prouverait, certes plus que ce raid ; mais il n'attirerait que de vrais amateurs et non point la foule qui fait recette.

Le mot raid par lequel on a désigné cette épreuve est absolument impropre ; en effet, ce mot anglais importé au moment de la guerre de sécession, signifie : déplacement rapide d'un groupe de cavalerie qui se trouve à une très longue distance de l'ennemi : arrivée inopinée de ce groupe en état de pouvoir combattre. Or, dans le cas de Bruxelles-Ostende, on ne s'est occupé pour l'attribution des prix que des heures d'arrivée. La commission internationale a si bien compris cette faute, que sur la proposition de quelques-uns de ses membres, parmi lesquels je citerai les commissaires russe et hollandais, un prix spécial de 4000 francs a été décerné à l'officier dont le cheval le lendemain serait dans le meilleur état. Ce prix est encore revenu à l'officier français Madamet. Je viens d'expliquer pourquoi son cheval était en aussi bon état; je ne prétends pas que Courageux aurait été capable de recommencer le lendemain les 135 kilomètres, mais certainement deux ou trois jours après.

Il fallait faire un raid ou une course ; si, une course, ne pas dépasser 100 kilomètres et choisir un terrain meilleur; si, un raid, exiger des concurrents ou un steeple de 2500 à 3 000 mètres pour terminer, ou une évolution militaire avec un peloton de cavaliers ; les cavaliers auraient été ainsi forcés de ménager leurs montures.

La performance du lieutenant suédois Silfversward, de la garde royale, qui montait un hongre demi-sang et qui, il y a un mois environ, a couvert 100 kilomètres en 4 h. 19, est superbe, mais il avait couvert cette distance sur un excellent terrain; son cheval, malheureusement, est mort sur le parcours Bruxelles-Ostende ; néanmoins il ne détient pas le record des 100 kilomètres à cheval ; ce record appartient à un sous-officier français, le maréchal

Sur la piste de l'hippodrome de Wellington.

Le comité, les autorités et la presse attendant l'arrivée des concurrents.

Le lieutenant Crabe du 1er régiment des guides à Bruxelles, arrivant sur son cheval hongre, Gustave, a fait le parcours en 9 h. 39.

L'arrivée sur l'hippodrome de Wellington, du lieutenant hollandais Maris, de l'escadron d'éclaireurs d'Arnesfoot, montant Charley (1/2 sang). Arrivé 10e, le lieutenant Maris a fait le parcours en 8 h. 47.

des logis Peynaud du 28e dragons, régiment auquel appartient le lieutenant Beausil et qui a couvert 100 kilomètres en 4 h. 15.

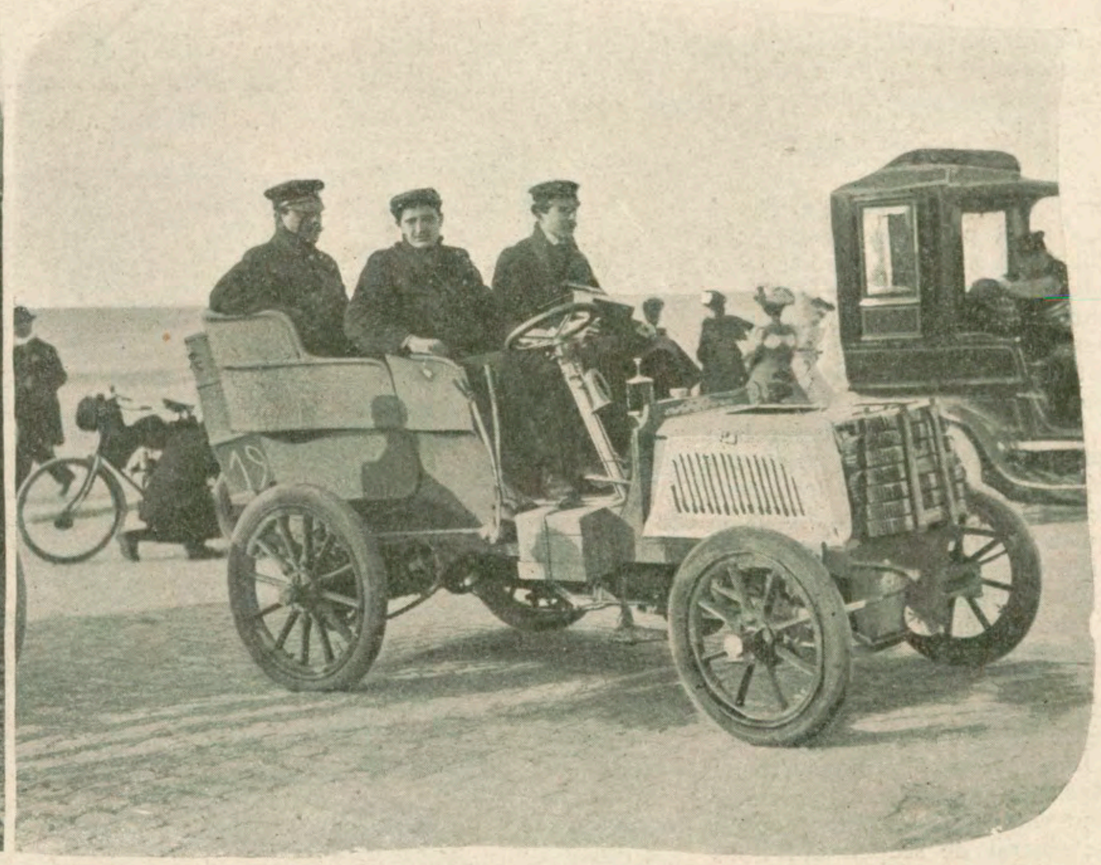
Il est un fait certain, c'est que pareille épreuve ne sera jamais recommencée, c'est du moins l'avis d'un des membres de la commission militaire qui me faisait part de ses impressions le soir même de l'arrivée.

***

En résumé, sur 29 officiers belges partis, 12 sont arrivés, soit une moyenne de 41 p. 100; sur 7 hollandais, 4, soit 57 p. 100 et sur 17 français 10 arrivés, soit 59 p. 100. Et je le répète, on ne peut pas dire que les chevaux français étaient des chevaux d'exception, ce terme pouvait plutôt s'appliquer aux chevaux des officiers belges; car si la remonte est inférieure en Belgique, les officiers peuvent acheter leurs chevaux où ils veulent, et la majorité des officiers, des guides, des lanciers ou de l'artillerie sont dans une très belle position de fortune qui leur permet de s'offrir les chevaux les meilleurs; on peut s'en rendre compte dans les nombreuses courses plates ou d'obstacles auxquels ils prennent part.

PAUL MÉGNIN.

Le lieutenant anglais Gibbon au contrôle de Thielt.



Après l'arrivée du dernier concurrent, nos envoyés spéciaux P. Doyé et P. Mégnin quittant Ostende dans l'automobile *Déchamps*, munie de pneumatiques *Michelin* avec laquelle ils ont suivi le raid Bruxelles-Ostende.

Le kilomètre à Deauville

Je me souviens fort bien que lorsqu'on atteignit pour la première fois le 100 à l'heure, chacun s'écria :

« Cette fois, le record du monde peut dormir longtemps. On les battra peut-être encore, mais avec quelle lenteur. Un cinquième de seconde enlevé représentera désormais des efforts splendides et aussi dignes d'être signalés que l'étaient jadis les conquêtes de secondes entières. »

Les tribunes à l'arrivée du kilomètre sur la Terrasse de Deauville.

Théry, gagnant de la catégorie des voitures légères, 2 places, en 30 s. 1/5 (119 k. 205 à l'heure), sur sa voiture *Decauville*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Oury, gagnant de la catégorie des voiturettes, 4 places, en 45 s 1/5 (79 kil. 646 à l'heure), sur sa voiturette *Clément*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Remarquez qu'il en fût de même dans le sport cycliste et dans l'automobile comme dans le cyclisme, on vit avec stupeur les records monter d'autant plus vite qu'ils étaient plus difficiles à battre.

On a mis cinq ans, de 1897 à 1902, pour passer de 50 à l'heure à 100, c'est-à-dire une augmentation de 20 p. 100 par année. En un an, on vient de passer de 100 à 140 et beaucoup estiment que ce n'est peut-être pas fini.

On nous disait l'année dernière qu'en restreignant le poids des véhicules, nous allions fortement restreindre la vitesse, et voilà qu'au contraire nous voyons les plus folles vitesses atteintes avec les véhicules nouveaux.

Où s'arrêtera-t-on ? C'est la question assez naturelle qui se pose Mais on conviendra qu'il devient aussi bien téméraire d'y répondre.

Lorsque Serpollet nous étonna tous à Nice en faisant le premier cent vingt à l'heure, il y eut un cri général de stupeur et il nous semblait qu'un pas gigantesque était fait pour longtemps. Moins de trois mois après, le record de Serpollet était égalé par de Caers sur Mors, puis battu par Vanderbilt sur Mors encore, puis rebattu par Jarrot sur Panhard, et à Deauville il vient de l'être à nouveau par Gabriel sur Mors, par Chauchard sur Panhard, par Leblond sur Serpollet et par Levegh sur Mors. Voilà donc sept hommes et trois types de véhicules qui ont dépassé ce fameux cent-vingt à l'heure, qui semblait la limite même de la vitesse à atteindre, et qui l'ont dépassé de telle sorte qu'on est aujourd'hui presque aussi proche des 20 secondes, soit des 3 kilomètres à la minute, que du célèbre kilomètre dans la demi-minute du début de l'année.

C'est à Deauville dans la course du kilomètre organisé par l'*Auto-Vélo* et votre serviteur qu'a eu lieu cette véritable débauche de vitesse.

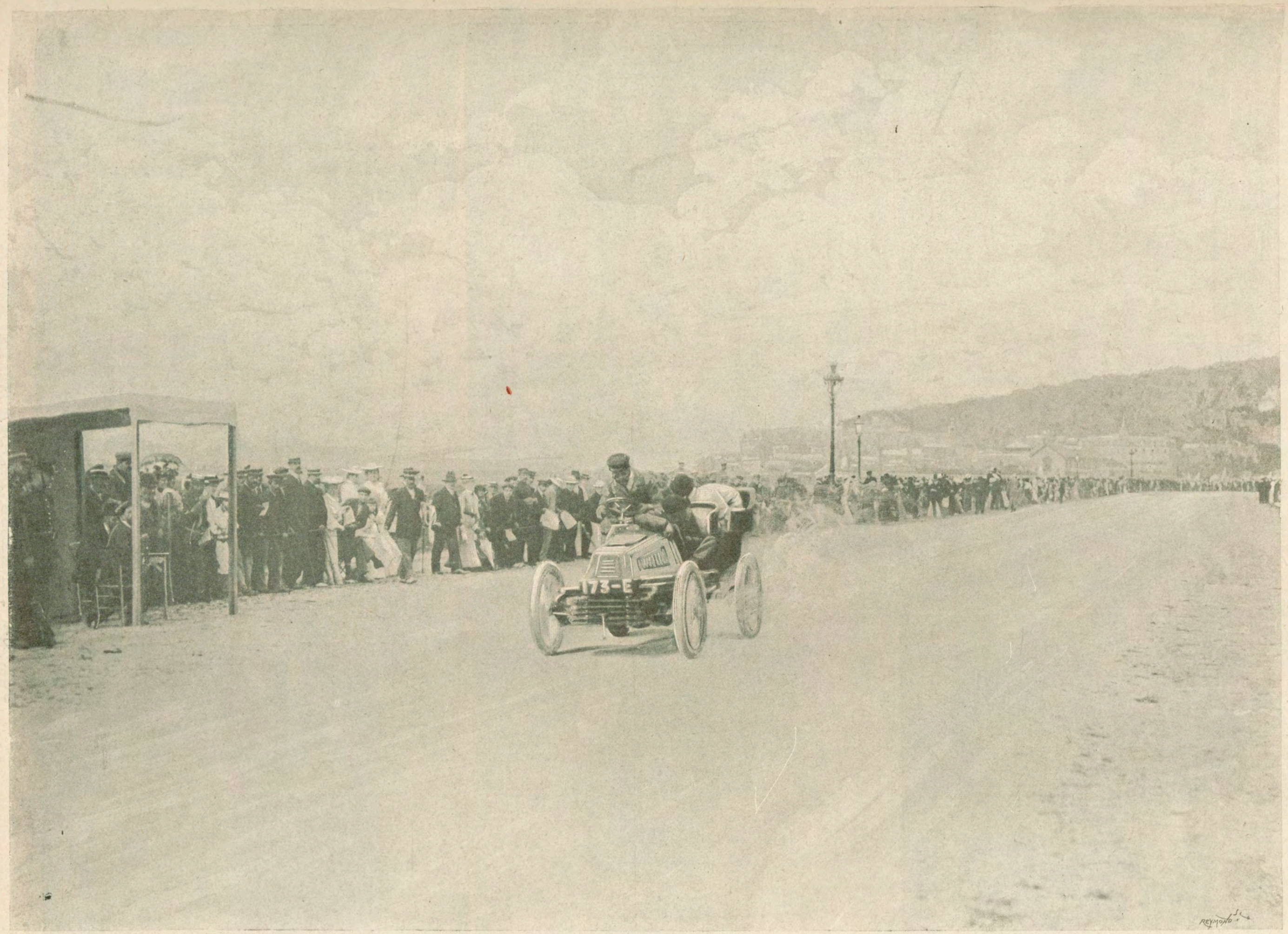
Vous connaissez sans nul doute déjà la fameuse terrasse qui longe pendant deux kilomètres le lais de mer et sur laquelle on courut déjà l'an dernier. La *Vie au Grand Air* nous a présenté déjà ce coin charmant, tout de grâce et de finesse comme tous les paysages normands du coin de cette côte.

En face, la falaise du Havre, comme un mur gigantesque, bâti dans la mer même et l'immense nappe d'eau qui semble de loin immobile et nous jeter comme le défi de sa puissance calme et souveraine de sa colossale création à toute notre fébrile et impuissante activité.

De temps à autre, ce sont les voiles blanches ou rouges qui dansent à l'horizon, la fumée d'un vapeur, d'un lévrier quelconque des mers qui file, lui aussi, vers New-York, emporté par ce démon de la vitesse qui est bien le souverain maître du temps présent.

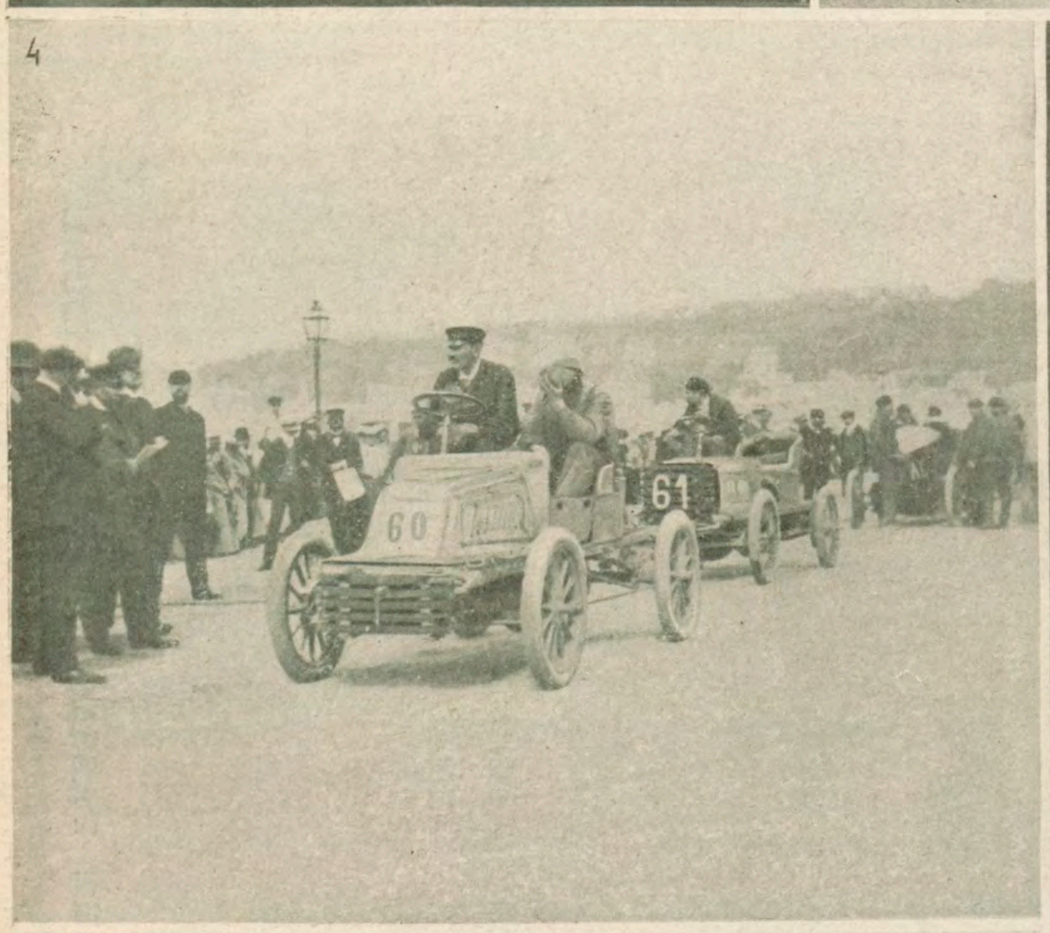
Et sur terre, le long de cette immense et large avenue, deux haies de monde, des milliers de

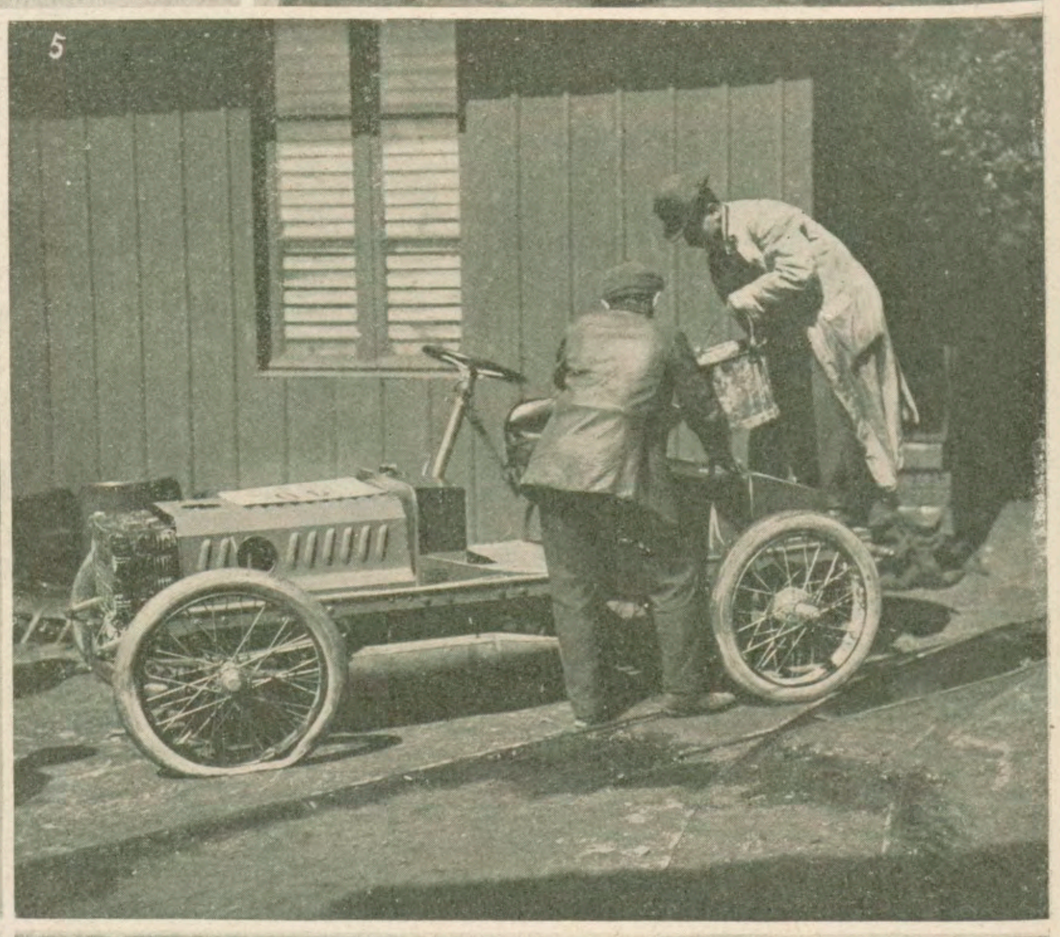
Rigal, gagnant de la catégorie des voiturettes, 1 place, en 41 s. (87 k. 800 à l'heure), sur sa voiturette à moteur *Buchet*, munie de pneumatiques *Falconnet-Pérodeaud*.

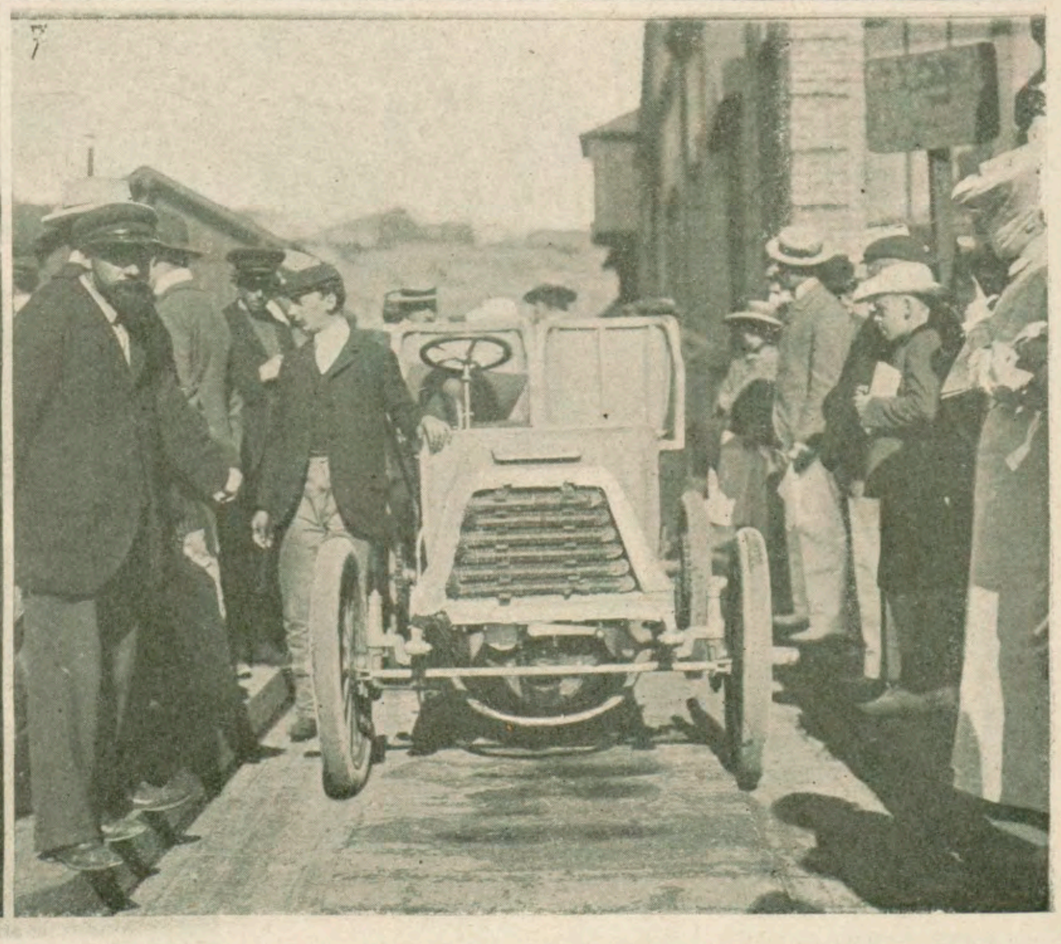


UN PASSAGE A 100 A L'HEURE

Sur cette superbe terrasse de Deauville, où tout obstacle était écarté, c'était une joie pour nos chauffeurs que de se livrer aux douceurs du 100 à l'heure sans avoir à craindre les fâcheuses contraventions pour excès de vitesse, narguant au passage l'écriteau municipal interdisant de dépasser 12 kilomètres à l'heure. Malgré la rapidité de la course, notre photographe a pu parvenir à les saisir au passage. On remarquera que conducteur et voyageurs sont littéralement couchés, afin d'offrir moins de résistance et pour éviter, d'autre part, d'être emporté par le déplacement de l'air.

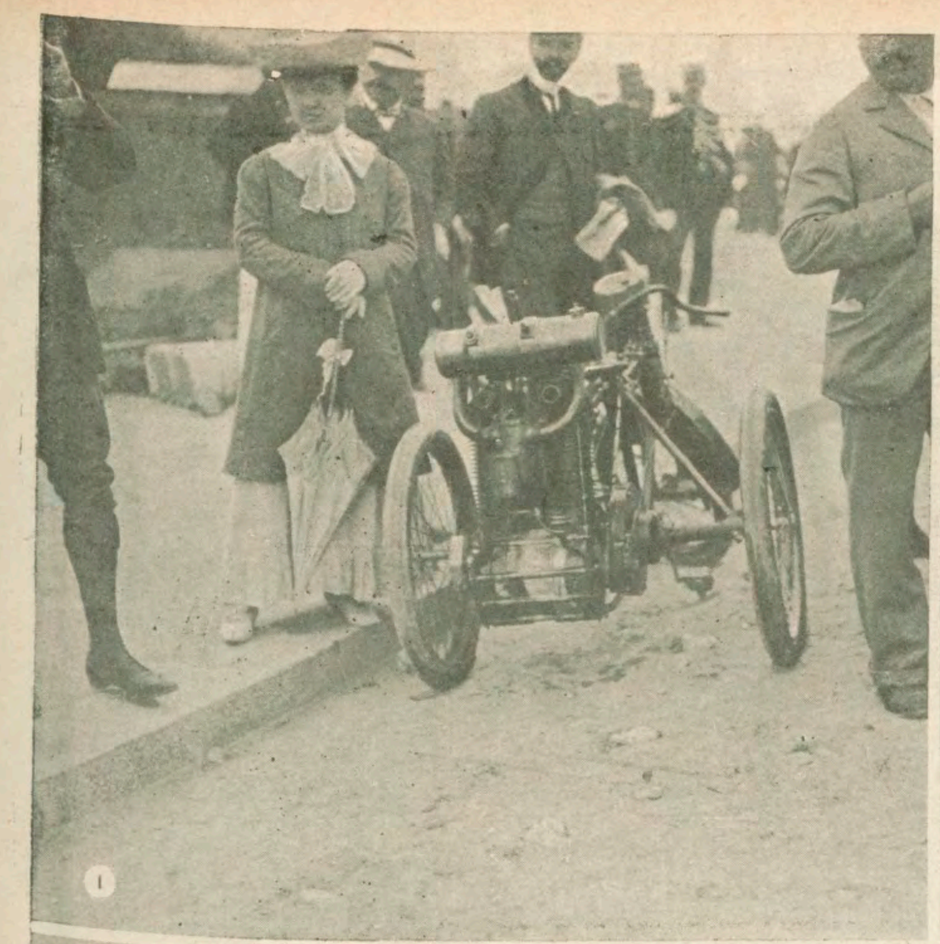


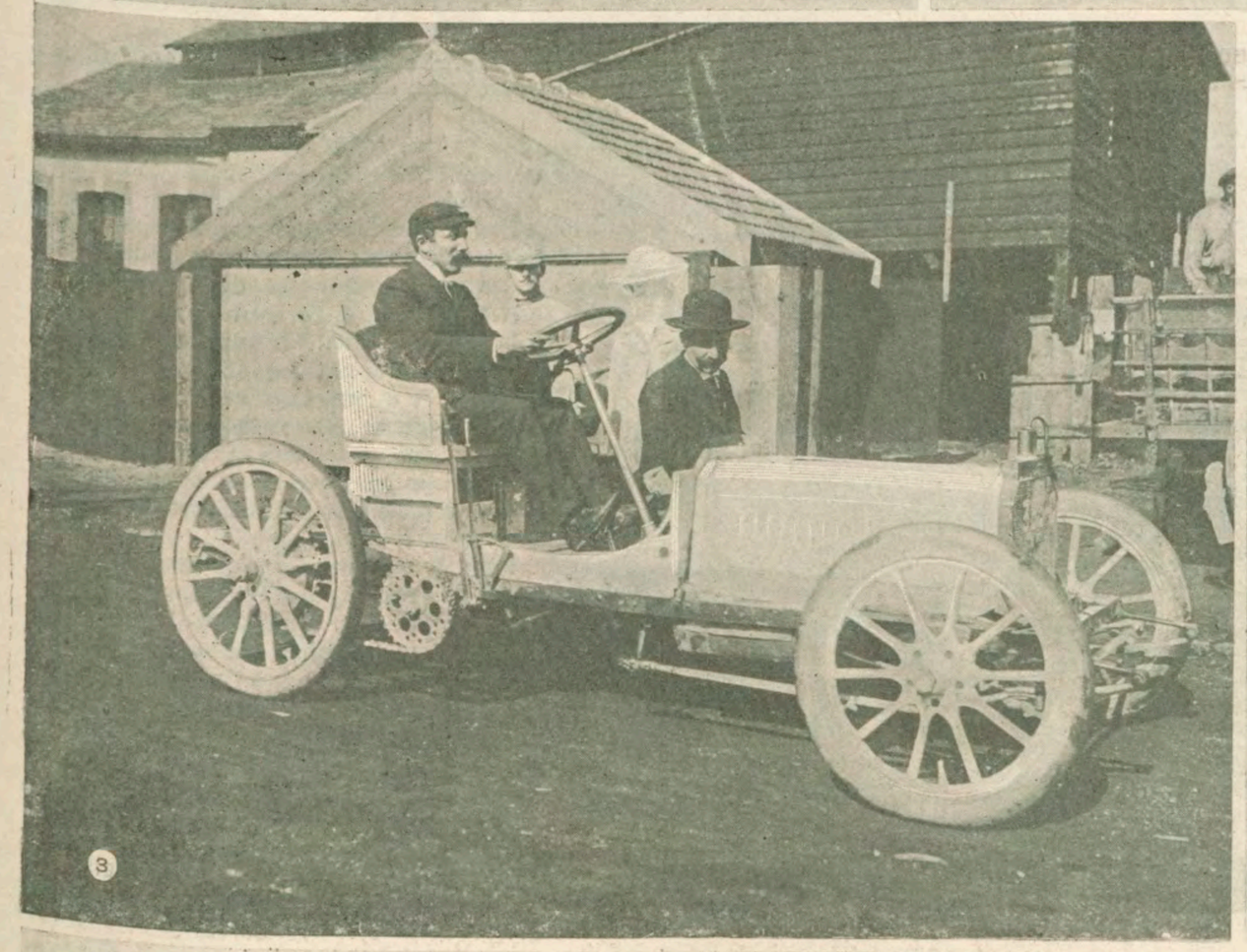


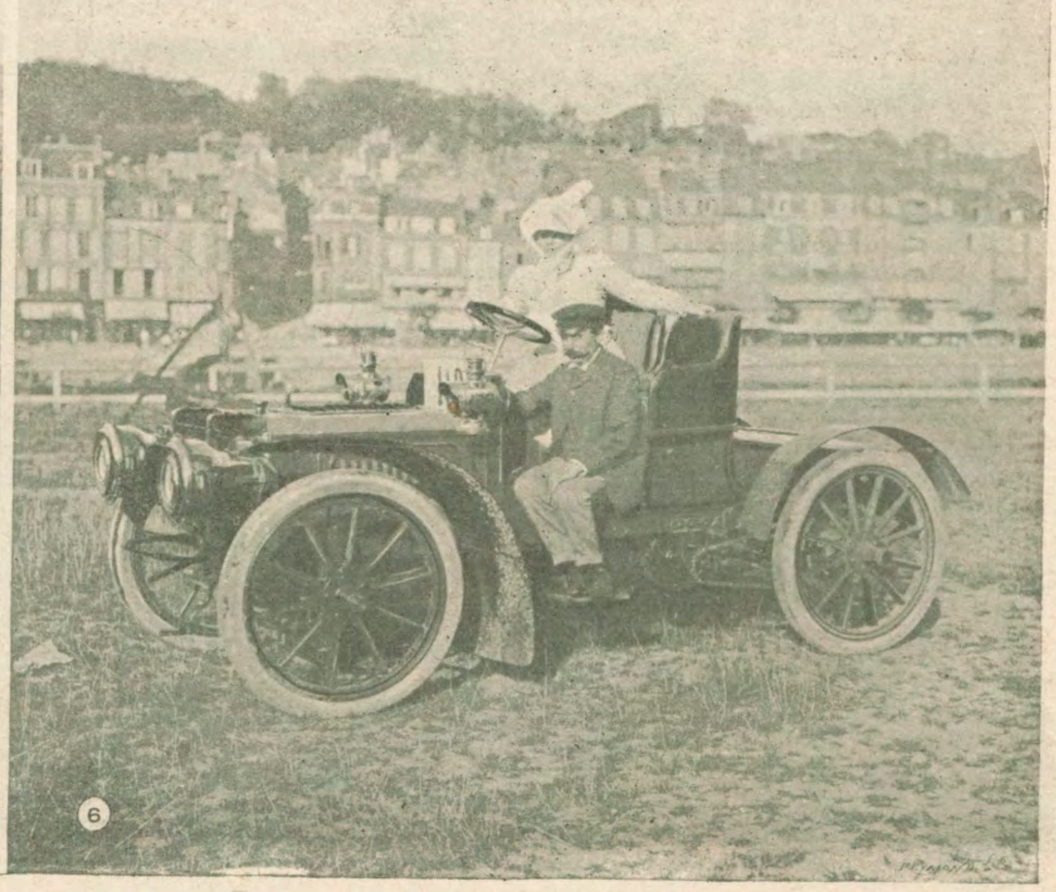


SUR LA TERRASSE DE DEAUVILLE

1. Deux buveurs d'air : Gabriel, le triomphateur de la journée, — le kilomètre en 26 s. 2/5, soit 136 kil. 363 à l'heure — causant avec Leveigh, un autre champion des Mors (Objectif Voigtlander.)*— 2. Mme Jolivet, sur sa motocyclette* Péccurt, *le kilomètre en 58 s. 162 k. 069 à l'heure). — 3. Une jolie rangée de curieuses. — 4. Tart, second de la catégorie des voitures légères, 4 places, en 40 s. sur sa voiturette* Clément, *munie de pneumatiques* Michelin. *— 5. Vonlatum qui s'est classé second de la catégorie des voiturettes, 1 place, en 42 s., sur sa voiturette* Clément. *— 6. Pannecake, gagnant de la catégorie des voitures, 4 places, en 28 s. 4/5 (125 kil. à l'heure) sur sa voiture munie de pneumatiques* Michelin. *— 7. La voiture de touriste* Impetus, *munie de pneumatiques* Continental, *avec laquelle son conducteur M. Hertel a fort bien figuré vis-à-vis des voitures de courses.*



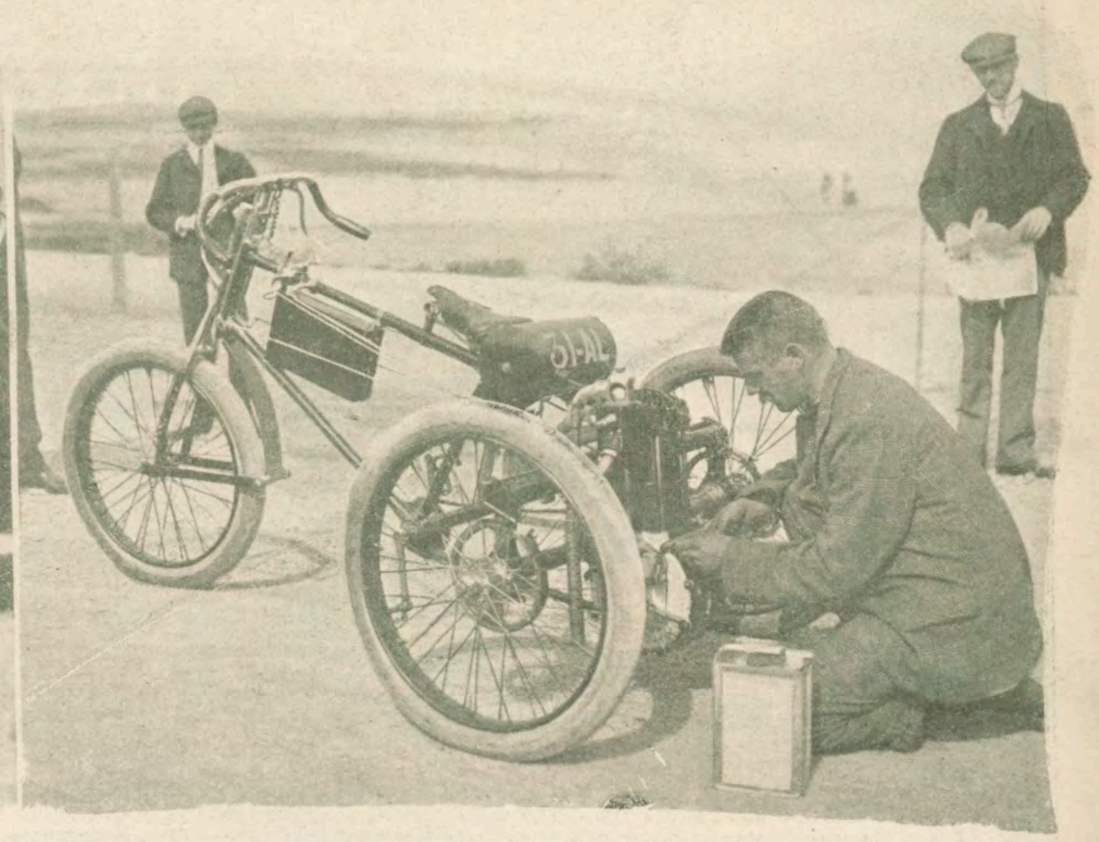




QUELQUES CONCURRENTS DU KILOMÈTRE

1. Le tricycle à moteur Buchet, *muni de pneumatiques* Falconnet-Pérodeaud, *avec lequel Rigal a gagné sa catégorie, couvrant le kilomètre en 28 s. 4/5 (125 kil. à l'heure).— 2. Le poste d'arrivée où M. Marais, chronométreur officiel de l'Automobile-Club, prenait les temps.— 3. Millot, gagnant de la catégorie des voitures légères, 4 places, en 37 s. 1/5 (71 kil. 887 à l'heure), sur sa voiture Peugeot munie de pneumatiques* Michelin.*— 4. Un concurrent à 100 kilomètres à l'heure devant le poste de départ* (Objectif Voigtlander). *— 5. Rutishauser, second de la catégorie des voitures légères, 2 places, en 31 s. 1/5, sur sa voiture à vapeur* Serpollet, *munie de pneumatiques* Michelin. *— 6. Une intrépide chauffeuse, Mme Bob Walter, qui a couvert le kilomètre en 40 s. (90 kil. à l'heure), sur sa voiture munie de vneumatiques* Michelin.

Barré, gagnant de la catégorie des motocyclettes en 49 s. 1/5 (72 kil. 500 l'heure), sur sa motocyclette *Bruneau et Cie*, gagnant également de la catégorie au-dessous de 30 kil.



Osmont, gagnant de la catégorie motocycles, départ arrêté, en 33 s. 4/5 (106 kil. 508 à l'heure) sur son tricycle de *Dion-Bouton*, muni de pneumatiques *Michelin*.

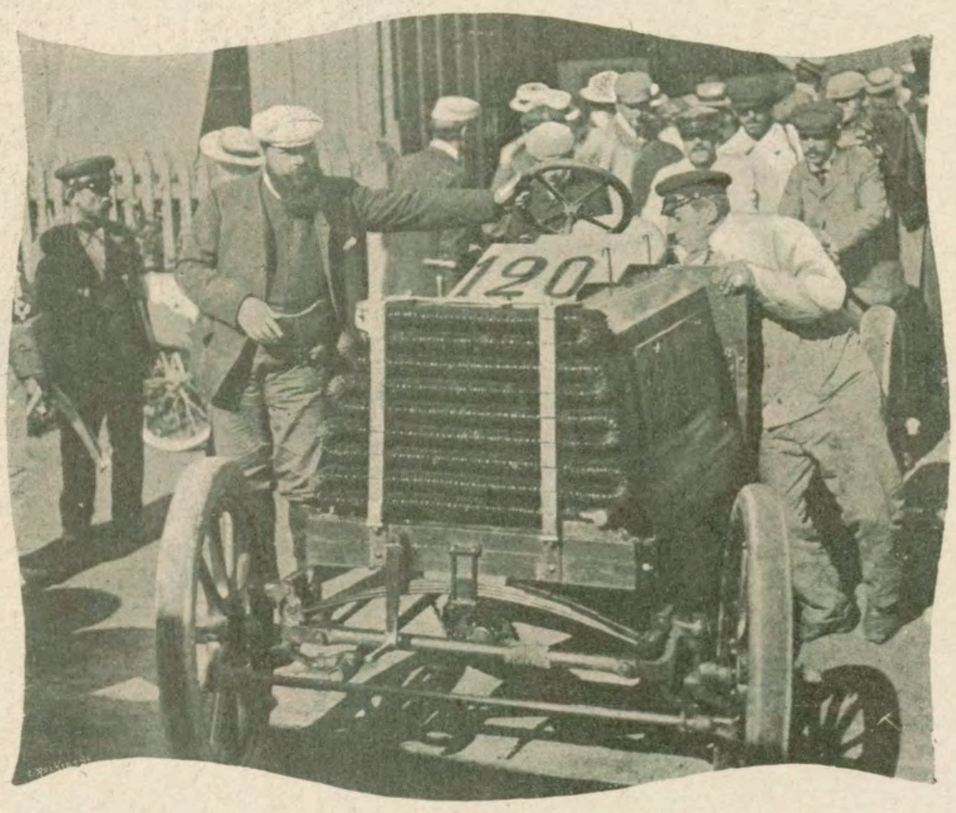
personnes entassées pour voir passer les monstres de terre, les automobiles, bêtes de vitesse et de proie, aux muscles d'acier et aux poitrines énormes, soufflant la tempête et le bruit, monstrueuses bêtes que le poète de l'Apocalypse aurait cru voir dans son rêve.

Quelle est donc cette force et cette affinité mystérieuse qui lient nos cœurs à tout ce qui se fait d'extraordinaire et de grand. Il y avait bien là, parmi la foule, plus de moitié d'ignorants ou de mal informés, ne sachant au juste ce qu'est la vitesse et sur lequel le chiffre qui l'exprime en kilomètres n'est nullement évocateur.

Pour eux qu'est-ce que cent kilomètres plutôt que quatre-vingt-dix? Quel formidable travail a dû préparer ce résultat?

Combien d'acier a-t-il fallu essayer et rejeter avant d'arriver à ces merveilleux engrenages qui tiennent dans une boîte grande comme un carton à chapeau et qui résistent à 70 chevaux, c'est-à-dire à la force capable d'élever 5 250 kilos, plus de cinq tonnes à un mètre du sol dans une seconde?

Se figurent-ils en voyant tourner ces roues frêles à cette allure insensée sous quels calculs a passé leur genèse, et quel bois on est allé chercher vers d'autres climats que les nôtres pour leur donner de la force en leur conservant toute leur légèreté.



Chauchard, qui s'est classé second, à 1/5 de seconde du premier (26 s. 3/5), sur sa voiture, munie de pneumatiques *Michelin*.

Et lorsque les pneumatiques tournent dans ce rythme insensé, lorsqu'une roue qui a 1020 millimètres de diamètre, soit environ 3 m. 50 de tour fait 35 mètres à la seconde, soit dix tours par seconde, 600 tours à la minute, se doutent-ils du formidable et merveilleux travail qui l'a rembourrée et matelassée d'un courant d'air élastique d'une incroyable légèreté, d'une incroyable résistance et sur lequel repose la vie des hommes qui s'en vont ainsi?

Mais il est certain que la plupart n'y penseront même point et que, si nous y réfléchissons aujourd'hui, nous n'eûmes alors que la vision synthétique et toute d'ensemble d'une affirmation splendide de la pensée humaine sur la matière et sur ses lois.

De toutes les poitrines, partait pourtant un cri d'admiration, un cri de joie et d'allégresse, comme si chacun eût participé à ce triomphe et eut pu en revendiquer sa part.

Sa part comme homme c'est certain. On peut retourner le fameux vers de Térence et lui donner au lieu de son sens de commisération celui d'une revendication fière et juste.

Le Blon, troisième du classement général, en 27 s. 1/5, sur sa voiture *Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

M. Guiguou, sur sa voiturette à vapeur *Locomobile* de 4 chev. 1/2, le kilomètre en 55 s. 1/2, la seule qui ait osé affronter les monstres de course.

La voiture légère *Gobron-Brillié*, munie de pneumatiques *Continental*, avec laquelle Rigally s'est classé 3e de sa catégorie et premier à l'alcool, en 34 s. 4/5.

Je suis homme et j'estime que rien d'humain ne doit m'être étranger.

Nous l'avons à un point de vue plus terre à terre, d'autant moins nous autres Français qu'une fois de plus c'est à notre pays qu'il faut rapporter la majeure partie de cette marche vers le toujours plus vite.

Si la race anglaise, pratique et sage, a inventé le *Time is money*, c'est à la race française, à notre heureux mélange de prévision et de poésie dans les cerveaux que l'humanité doit de l'avoir appliqué.

En dehors de l'invention même qui est doublement française, triplement même, car si le premier char à vapeur est de Cugnet, le premier char à pétrole est de Lenoir et le premier tricycle électrique est de Trouvé; en dehors de l'invention, l'application pratique est française avant tout.

C'est une voiture française, une Mors, qui vient encore de triompher là, conduite par un Français, Gabriel, et dans les trois marques que nous citions tout à l'heure il n'en est aucune qui ne sorte pas de chez nous.

Non pas que notre chauvinisme ne veuille pas voir et même admirer et sévèrement reconnaître ce qui se fait de bien en dehors de chez nous! Non ; d'ailleurs, les éloges que nous donnons aux nôtres n'ont de prix qu'à cette condition, mais des vainqueurs de mardi dernier à Deauville il n'en est pas un d'étranger.

Dans la motocyclette, ce frêle et léger engin du jour c'est Bruneau de Tours qui triomphe suivi de Clément et de Griffon dans chacune des catégories où la marque tourangelle remporte le succès.

Dans les voiturettes, c'est Buchet, un breton de vieille roche, qui triompha suivi de Clément.

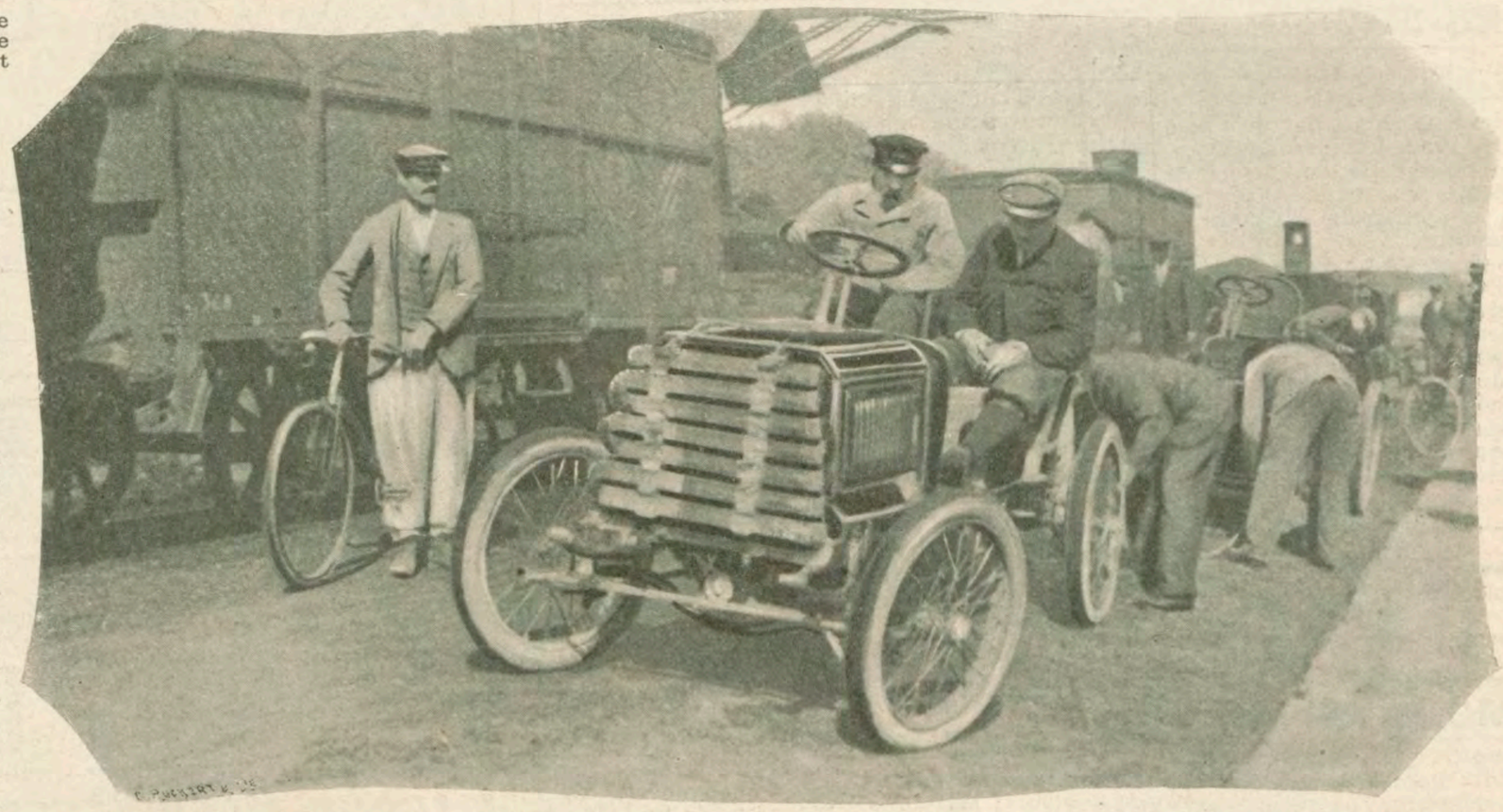
Dans les motocycles, double triomphe de Buchet encore et de Dion-Bouton, notre vieille marque nationale.

En voiture légère, nous voyons Decauville qui renouvelle là son triomphe de Welbeck et du circuit des Ardennes, suivi de Gobron et Darracq, se disputer par cinquième de seconde, et à 120 à l'heure la suprématie.

Dans les voitures enfin Mors est le triomphateur comme celui de la journée.

Allons, les temps ne sont pas si mauvais qu'on voudrait nous le faire croire pour l'industrie française, lorsqu'elle est dirigée par des gens d'intelligence et de décision qui savent vouloir après avoir combiné et réfléchi.

GEORGES PRADE.



Baras, sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*, avec laquelle il a couvert le kilomètre en 30 s. 1/5, avec deux places, et 39 s. avec quatre places occupées, ce qui bat le record pour cette dernière catégorie.

BLOC-NOTES

BILLARD

LE BILLARD CHEZ SOI

Les reproches le plus fréquemment adressés au jeu de billard sont les suivants :

Il exige de la force et ne peut convenir qu'au sexe fort ;

Il entraîne fatalement la fréquentation assidue d'un cercle ou d'un café, car il ne peut être pratiqué *at home*, la présence d'un billard exigeant une salle spéciale et de dimensions anormales. Il est facile de faire justice de ces allégations. Et d'abord, il n'y a pas de jeu qui exige moins de force et plus de souplesse. La force est un écueil, la souplesse une nécessité pour bien jouer. Or, je ne crois pas m'écarter de la vérité en affirmant que la souplesse, la délicatesse (au billard, ces deux termes sont presque synonymes) sont plus communes chez une femme que chez un homme. Il n'y a, du reste, pour s'en convaincre, qu'à voir la quantité de dames qui, actuellement, jouent régulièrement ; une promenade dans les Académies de Paris éclairera sur ce point.

Le billard est un exercice, mais un exercice dans lequel n'entre ni violence ni fatigue. Donc il peut convenir également aux deux sexes.

Pour prouver ensuite combien il est commode de pratiquer le billard chez soi en adoptant ces ravissants billards-tables à manger que construit la maison Brunswick, je ne pourrai mieux faire que de citer le passage suivant d'un article émanant d'une plume célèbre et récemment paru dans un de nos grands quotidiens :

« On me dira que le billard prend une très vaste salle pour lui seul, que, donc, les petites bourses comptent avec lui et que, même, les autres s'inquiètent à son sujet. Soit à la ville, soit à la campagne, on n'a jamais trop de chambres d'amis pour y loger les indifférents. Mais c'est une erreur ! Le cas a été prévu et la difficulté tournée. Les fabricants de billards, eux aussi, tournent la difficulté et se jouent d'elle. J'ai vu, récemment, une installation et un mécanisme très ingénieux. La salle de billard, c'est la salle à manger ; le billard, c'est la table à manger C'est un billard comme un autre ; il est même excellent entre parenthèses. Seulement, il peut se hausser et se baisser par le moyen d'une mécanique à crémaillères. Voulez-vous manger ? vous la mettez à la hauteur d'une table à manger. Par-dessus, un entablement mobile ; par-dessus, une couverture ; par-dessus, la nappe. Voulez-vous jouer au billard, vous ôtez nappe, couverture et entablement, et vous mettez le billard à la hauteur voulue pour y jouer. C'est l'affaire de deux minutes. Cela fait l'épargne d'une pièce. On n'a jamais trop de pièces. »

Est-il juste maintenant de dire que le billard est essentiellement un jeu de clubmen et de piliers d'estaminets ?

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pourquoi nous ne fabriquons pas notre pneu à bandes de roulement étroite.

Plusieurs clients nous demandent de leur fabriquer des pneus avec bande de roulement étroite : ils attribuent à des pneus ainsi établis la qualité d'avoir une *vitesse supérieure.*

C'est *intentionnellement* que nous ne fabriquons pas nos pneus à bande de roulement étroite, parce que nous savons que, loin d'avoir plus de vitesse, des pneus en ont moins.

Voilà déjà trois ans qu'ayant enfin réussi à faire des pneus suffisamment résistants pour la route, nous nous sommes préoccupés de leur donner cette qualité capitale, à savoir, *la vitesse.*

Dans ce but, nous avons entrepris des essais avec des voitures à pétrole, mais nous nous sommes aperçus, au bout d'un temps assez court, qu'il était absolument *impossible d'avoir la moindre confiance* dans les résultats obtenus avec ces voitures. En effet, dans une voiture à pétrole, l'influence de la carburation, de l'allumage, de l'état des soupapes, peut être comparé à 100 par rapport à 10 pour la différence qui peut exister entre deux pneus de construction différente.

A la suite de ces essais inutiles, nous nous sommes rendus acquéreurs de la voiture électrique fabriquée par M. Jeantaud, avec laquelle M. le comte de Chasseloup-Laubat a établi, à la date du 4 mars 1899, le record du kilomètre en 38 secondes 4/5 ; et après lui avoir apporté une série de transformations, qui ont fait de cette magnifique voiture un *véritable instrument de mesure ambulant*, nous avons pu établir de la façon la plus précise, le type de pneu le plus rapide possible.

Ces expériences nous ont amenés à la fabrication du pneu, tel que nous le livrons aujourd'hui, *avec la bande de roulement* que nous qualifions de *rationnelle.* Ces essais, nous le répétons, ont été appuyés sur la méthode scientifique la plus soignée, nous en sommes absolument sûrs : leur nombre et leur répétition constituent un fait indiscutable et contre lequel il est inutile de lutter, à savoir que, pour un pneu donné, on diminue son rendement utile, *on obtient moins de vitesse lorsqu'on diminue la largeur de la bande de roulement naturelle.*

Les deux courbes que nous donnons ci-dessous, ont été prises parmi toute une série d'essais faits sur des pneus de formes variées ; elles résument assez exactement la moyenne de l'économie que donne le *pneu normal* que nous fabriquons, par rapport au *pneu à bande de roulement étroite*

Les *ordonnées* (traits verticaux) indiquent la consommation correspondante en ampères-minutes ; les *abcisses* (traits horizontaux) indiquent les temps en minutes et secondes.

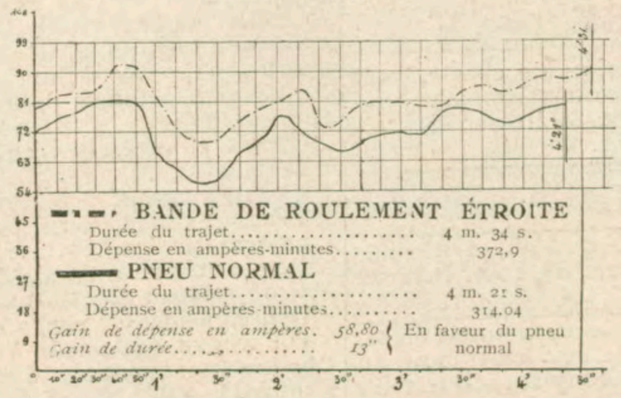
Pour les personnes qui ne sont pas habituées à lire des courbes, nous résumerons leur lecture d'un mot : *un même espace a été parcouru en moins de temps*, c'est-à-dire avec une vitesse plus grande, et, malgré cette augmentation de vitesse, *une force moindre a été dépensée*, ce qu'il est facile de voir en constatant que toujours la courbe du pneu normal est moins haute que celle du pneu à bande de roulement étroite.

Le pneu normal est donc plus rapide et moins tirant.

COMPARAISON DU PNEU NORMAL AVEC LE N° 13 TYPE EN OLIVE
(Bande de roulement étroite)

Série III. — Essai n° 17.

Route de Riom de la borne 33 kilom. 300 à la borne 30 kilom. 800



La base de la méthode scientifique consiste à toujours accepter un fait avec toutes ses conséquences, mais il est permis d'essayer de se l'expliquer. Et d'abord, d'où peut provenir le fait assez curieux que l'*impression* de plusieurs automobilistes, habitués à la vitesse, est qu'un

(*Voir la suite au verso*).

BLOC-NOTES (Suite)

a bande de roulement étroite serait plus rap de qu'un Nous avons dit plus haut et nous maintenons (des expé- suivies par des chauffeurs sur leurs propres voitures les en acront facilement) qu'à deux jours de distance et souvent même journée, une voiture à pétrole ne fait pas le même tre à la même vitesse. Cependant, certains chauffeurs ont ssion d'aller plus vite. D'où cela peut-il venir ?

vient de ce que nous avons, *malgré tout*, l'habitude de a vitesse par les secousses et les réactions que nous donne ure, et qu'en fait, **un pneu à bande de roulement e est moins élastique et boit moins l'obstacle pneu à bande de roulement rationnelle** : étant plus , nous croyons que nous allons plus vite.

: une grosse erreur.

ninons, d'autre part, d'où peut venir qu'un pneu à ban le ement rationnelle, soit plus rapide qu'un pneu à bande ement étroite.

la force constamment croissante que l'on donne maintenant oteurs des automobiles, et la légèreté de plus en plus que l'on donne aux voitures qui les portent, l'*adhérence vent inférieure* à ce qu'elle devrait être pour amener la ion ; il s'ensuit que si l'on réduit dans un but quelconque eur de la bande de roulement, on réduit encore une adhé- éjà trop faible, et il y a dérapage dans le sens de la marche : *patine.*

eut comparer ce fait à celui qui se produit lorsqu'une loco- traînant un lourd convoi, veut démarrer trop rapidement : es tournent sur place, exerçant un frottement considérable rails ; ou lorsque l'hélice d'un navire, roulé par la tempête, des vagues et tourne folle dans l'air.

st pas difficile de constater, par l'état du sol après le pas- une voiture automobile rapide, qu'il y a eu effectivement ge : les cailloux ont été arrachés du sol et projetés au loin e employée à arracher les cailloux et à les projeter au loin servi à pousser la voiture en avant ? Évidemment non : la force perdue.

Dans ce même ordre d'idées, signalons que Serpollet, afin d'obtenir cet hiver, à Nice, sur la Promenade des Anglais, la vitesse de 120 kilomètres à l'heure, a dû, pour avoir plus d'adhérence au sol, **augmenter encore la largeur de la bande de roulement de ses pneus en les dégonflant.** Serpollet roulait là sur un sol parfait ; qu'eût-ce été s'il avait dû courir sur une mauvaise route ?

En outre, pour obtenir un pneu à bande de roulement étroite il est nécessaire de donner à l'enveloppe, pendant sa confection, une forme qui n'est pas la forme circulaire naturelle, et cela, par des *moyens factices*, soit déformation, soit disposition spéciale des toiles, soit augmentation de la raideur de la partie qui vient en contact avec le sol.

Il est bien évident que cette déformatiou ne peut être obtenue qu'au détriment de la souplesse du pneu, et plus spécialement, au détriment de la souplesse de la partie qui vient en contact avec le sol. Par conséquent un pneu, travaillant dans ces conditions, **subira un échauffement supplémentaire** qui est le signe certain d'un travail inutilement dépensé.

Ainsi, le raisonnement vient d'accord avec le fait indiscutable, que nous avons indiqué plus haut, pour expliquer pourquoi le pneu à bande de roulement rationnelle est forcément celui qui *rendra* le mieux la force absorbée pour boire l'obstacle.

Diminution du dérapage, phénomène constant à l'heure qu'il est dans toutes les voitures automobiles rapides, *augmentation de l'élasticité*, voilà les deux motifs qui justifient *la supériorité*, au point de vue de la vitesse, de la bande de roulement rationnelle sur la bande de roulement étroite.

Une autre indication, mais d'ordre plus secondaire, peut encore être tirée : ce fait que les pneus à bande de roulement étroite dérapent dans le sens transversal à la marche, beaucoup plus que des pneus à bande de roulement rationnelle, est un signe bien net, que le pneu est déformé artificiellement et perd de ses qualités de souplesse.

D'autre part, tout cycliste sait qu'il est un moyen très simple de ne plus déraper sur le pavé gras : c'est de dégonfler ses pneus pour avoir une bande de roulement plus large.

CHAPEAUX ANGLAIS

CASQUE POLO

STAGG 7, rue Auber, 7 PARIS

LIRE "FEMINA" LA REVUE IDÉALE De la Femme et de la Jeune Fille

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

SURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

surance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- it pleine et entière garantie, doit être faite eaucoup de soins, et demande le concours de istes rompus à la confection des contrats nstituent cette garantie.

l s'agisse d'assurances automobiles, de che- t voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant les cas. **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, s, se chargent de toutes les assurances en l, et tout particulièrement des assurances es pour lesquelles elles se sont spécialisées. les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront ien de s'adresser aux **Assurances Spé-** , 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront satisfactions.

lemande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 41.

AUTOMOBILES

ion exceptionnelle, 3 trains Scotte abso- nt neufs. A vendre bonnes conditions. — , ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

formation de motocycles à pétrole en rettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 . Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 23.05. (6245)

-vous louer bicyclettes, motocycles et au- biles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, ue de la Grande-Armée ; 156, avenue Ma- éléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances handises. (6302)

chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre ite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Re- e Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc- es premières marques telles que *Panhard- , Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures et garanties. (6310)

erais voiture Mors, de Dion, Panhard ou lt, 8 à 10 chev. S'adresser à M. F. Prat, 3, Fossés, Lille. (2014)

CHASSE

re ou à louer, propriété de chasse, forêt mbouillet, 210 hectares, maison d'habita- ne, 2 maisons de garde. S'adresser à M. Loi- itecte, rue Caumartin. (6382)

CHIENS

le fam ou de chasse, 6 ou 8 pl , mot. 9 ch., e gar. 6 000 fr. Joubert, 88, boul. Pereire. (6385)

nes. Magnifique chienne pointer, 3 ans, nche et foie, quête le nez haut dans un 25 à 30 mètres, en découplant son terrain, couche sagement perdreaux qui piètent, arrêt de roc immuable, départ gibier rapport parfait poil et plume.

30 francs au choix, chiots ou chiottes carlins russes, petite taille, 2 mois, couleur souris, masque, extrémités noires, garantis de race pure. A. Ducastel, domaine de la Butte, Wavignies (Oise). (6384)

A vendre ou échanger :

Chien Setter-Gordon un an arrete rapporte 100 fr. Chien braque dix-huit mois, parfait en chasse, 70 fr. Alexandre Laurent, Aubusson (Creuse). (6385).

DIVERS

Grands Vins de Champagne, 2 fr. 50 et 3 fr. la bouteille *franco* partout en France. Plessat, Champagne Châtillon (Marne). 2 bouteilles échantillons *franco* contre 7 fr. mandat. (6386)

MOTOCYCLES

Occasion, tricycle Eadie, état neuf, poids 13 kil. Chabanne, 77, boulevard St-Michel, Paris. (6387)

Echos

Une inquiétude se mêle parfois au plaisir des longues promenades et des excursions : aura-t-on de bonne eau en route ? La réponse appartient aux **Comprimés Vichy-Etat** dans lesquels se retrouve, sous une forme si commode, la vertu essentielle des sels de la Grande-Grille, de l'Hôpital ou des Célestins, et qui mêlés à de l'eau ordinaire, la transforment en une boisson souverainement hygiénique et agréable.

***

POUR LES CHAUFFEURS PRUDENTS.

Rien n'est plus désagréable pour le propriétaire d'une automobile, que ses occupations appellent chaque jour dans Paris, que de laisser pendant toute une journée sa voiture devant sa porte.

Le Parisien, touche-à-tout, ne peut, en passant, s'empêcher de toucher à un levier, d'avancer une manette, et à la fin de la journée, il y a bien des chances pour que quelque chose soit détraqué.

Aussi les chauffeurs prudents vont-ils tous à présent remiser leur voiture au Grand Garage Central d'automobiles, 4, rue Buffault, en plein centre de Paris, où ils sont certains que leur véhicule est en sûreté et où ils trouvent un atelier de réparations supérieurement installés.

***

On trouve à la maison OUTHENIN-CHALANDRE, 4, rue de Chartres à Neuilly-sur-Seine, à 40 mètres de la Porte-Maillot, des voitures ;

Panhard Levassor, 15 ch. mot. Centaure. } livrables de suite.
Panhard Levassor, 10 ch. — } livrables de suite.
Panhard Levassor, 7 ch. — } livrables de suite.
Renault frères, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements } livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.
De Dion-Bouton, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements } livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.

Ne pas acheter avant de demander les prix de la Maison **Outhenin-Chalandre.**

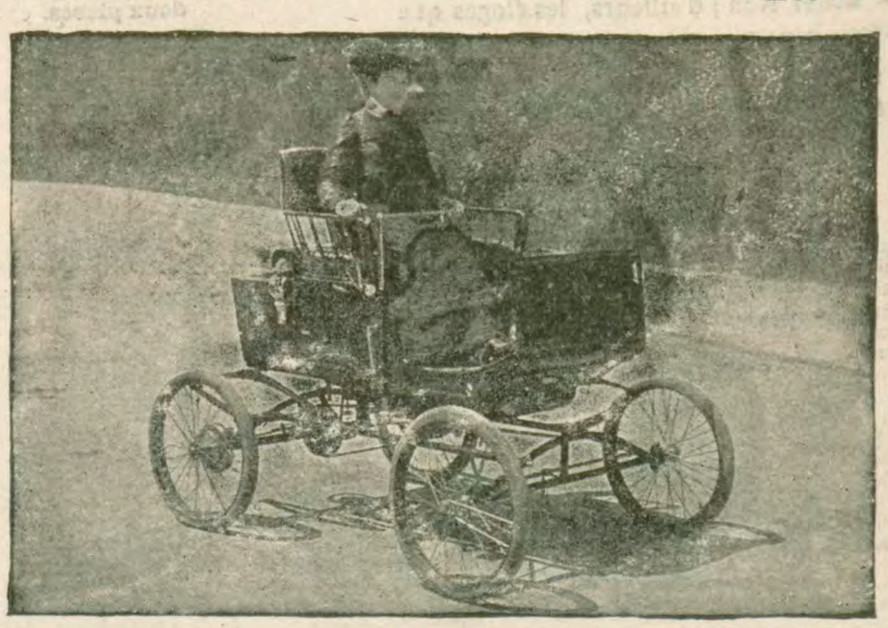
Renseignements *franco* sur demande.

On trouve également à la Maison **Outhenin-Chalandre** quantités d'**occasions** en voitures Panhard 6, 7 et 8 chx et de Dion 8 chx.

CYCLISTES-CHAUFFEURS
Les COMPRIMÉS de KOLA du Dr HECKEL
Font disparaître toute fatigue, redonnent de la force et de la souplesse aux muscles.
Deux comprimés par heure en moyenne.
DÉPOT : *Dans toutes les Pharmacies.*

179, rue de la Pompe PARIS
BANDES KELLY
BREVETÉES S. G. D. G.
ABSORBENT L'OBSTACLE SANS CREVER
Éd BERTAULT DIRECTEUR Téléph. 527-76

VOITURES A VAPEUR PERFECTIONNÉES "LOCOMOBILES"
MARCHE SILENCIEUSE ✻ PAS D'APPRENTISSAGE
SIMPLICITÉ ✻ LÉGÈRETÉ



ÉLÉGANCE ✻ ROBUSTESSE
The Locomobile Co of America ✻ 32, Avenue de la Grande-Armée, PARIS

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR L'ALLUMAGE DES MOTEURS
Piles spéciales Br. s. g. d. g. pour Motos & Autos
LECLANCHÉ & Cie
SIÈGE SOCIAL : 158, Rue Cardinet, PARIS
MAGASIN DE VENTE : 41, Av. de la Grande-Armée

DÉMONTE-PNEU TALBOT le plus pratique

PNEUMATIQUES TALBOT
La dernière Nouveauté de l'année pour Voitures Automobiles
159 — AVENUE MALAKOFF — 159 — PARIS

e Gérant . G. Jarrige.